

**Виноградов Павел Валентинович**

кандидат исторических наук,  
доцент кафедры естественно-научных  
и специальных дисциплин  
Дальневосточной пожарно-спасательной академии –  
филиала Санкт-Петербургского университета  
Государственной противопожарной службы  
МЧС России

**ИНОСТРАННЫЕ ПОСТАВКИ  
АВТОМОБИЛЕЙ КАК ПРИМЕР  
ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОГО  
СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ  
С СОЮЗНИКАМИ В ГОДЫ  
ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ [1]**

**Аннотация:**

*В статье рассматривается вопрос о снабжении русской армии автомобилями в годы Первой мировой войны, который позволяет выявить основные проблемы в организации и осуществлении военно-технического сотрудничества Российской империи с союзниками по Антанте.*

**Ключевые слова:**

*Антанта, союзники, автомобиль, кризис вооружений, Главное военно-техническое управление, иностранные поставки, военно-техническое сотрудничество, посредник.*

**Vinogradov Pavel Valentinovich**

PhD in History,  
Assistant Professor,  
Natural Sciences  
and Special Disciplines Department,  
Far East Fire and Rescue Academy,  
branch of Saint Petersburg University of  
State Fire Service of EMERCOM of Russia

**FOREIGN CAR DELIVERY  
AS AN EXAMPLE OF  
MILITARY-TECHNICAL  
COOPERATION OF RUSSIA  
WITH ALLIES DURING  
THE WORLD WAR I [1]**

**Summary:**

*The article deals with the supply of Russian army with automobiles during the World War I. The author discusses the main problems in management and implementation of the military-technical cooperation of the Russian Empire with the Entente allies.*

**Keywords:**

*Entente, allies, automobile, munition crisis, Central Military and Technical Directorate, foreign supplies, military-technical cooperation, mediator.*

Первая мировая война выявила глубокий кризис в снабжении российской армии оружием и предметами военного назначения. Военная промышленность Российской империи оказалась неподготовленной к затяжной и крупномасштабной войне и не могла в кратчайшие сроки удовлетворить потребности вооруженных сил в оружии, боеприпасах и другом военном имуществе.

Российское правительство, видя, что в ближайшее время не представляется возможным справиться с «кризисом вооружений» за счет собственных ресурсов, обратилось к закупкам военно-технического имущества у союзников по Антанте.

В российской армии возник дефицит не только традиционных средств вооружений, приведший к широко известному «ружейному» и «снарядному» голоду, но и современного оружия и технических средств оснащения войск, в частности автомобилей.

До начала войны вопрос о создании специализированных автомобильных подразделений, а также моторизации армии в ведущих европейских государствах практически не подымался. Дело ограничивалось созданием специализированных подразделений, выполняющих специфические задачи. Попытки моторизации армии во всех странах были робкими, военные опасались и не доверяли новой, причем иногда не совсем надежной технике, полагаясь на проверенный годами железнодорожный и гужевого транспорт.

В Российской империи вопрос о моторизации армии был поднят на заседании Военного совета 14.03.1910 г. Главное управление Генерального штаба (ГУГШ) на основе анализа развития автомобильной промышленности в странах Западной Европы и эксплуатации автомобилей в армиях Германии и Франции сделало вывод о необходимости замены хотя бы части обозных повозок на автомобили и подготовки соответствующих специалистов. О снабжении армии санитарными машинами, броневиками и тракторами речи не велось. Пожелания военных были скромными. Одной из главных причин такой робости военного ведомства являлось отсутствие в России развитой автомобильной промышленности. Один Русско-Балтийский завод, выпускавший автомобили, не мог удовлетворить все потребности армии в автомобилях, поэтому в страну активно ввозилась автотехника, произведенная за рубежом. Так, к 1913 г. доля автомобилей отечественной сборки не превышала 3 % [2, с. 53].

На основе представления управления Генерального штаба в Петербурге была создана учебная автомобильная рота, а в девяти железнодорожных батальонах учреждались по пятой

роте для обслуживания автомобилей в составе 4 офицеров и 150 рядовых [3, с. 8]. В течение последующих двух лет проводились испытания легковых и грузовых автомобилей, показавшие полную пригодность автотранспорта для транспортировки грузов. В 1912 г. по итогам испытаний для приобретения автомобилей за границу была отправлена специальная комиссия, закупившая в течение года 554 грузовых и 42 легковых автомобиля.

В 1913 г. военным министром был представлен план развития автомобильного дела в армии, рассчитанный на шесть лет и включенный в «Большую программу» перевооружения армии. План предусматривал создание дополнительно 39 автомобильных рот, запасного батальона и автомобильной роты в Сибири, реорганизацию учебной роты в Петербурге в автомобильную школу [4, с. 11]. До начала войны удалось сформировать только 5 автомобильных рот и 6 отдельных команд. В каждой роте по штатам мирного времени предполагалось иметь 55 грузовиков, 14 автомобилей вспомогательного назначения (цистерны, мастерские и т. д.) и 4 мотоцикла. Всего же к 1914 г. в русской армии насчитывалось 711 штатных автомобилей и 101 мотоцикл, распределенных по различным воинским частям.

С началом войны, согласно утвержденному 17.07.1914 г. Закону об автомобильной повинности, от частных владельцев было принято 475 грузовых и 5 362 легковых автомобиля. Причем большинство автомобилей было германского и австро-венгерского производства, а их разнообразность была очень высокой [5, с. 114]. В результате с началом войны ситуация с автомобильным транспортом в стране стала критической. Отсутствие запасных частей к основной массе немецких автомобилей не позволяло эффективно их использовать в войсках. В итоге России в условиях разразившейся мировой войны пришлось полностью менять свой автомобильный парк.

Определение примерного количества автомобилей, необходимых для удовлетворения потребностей армии, оказалось нелегкой задачей, так как военные действия лишили значимости все довоенные выкладки о предполагаемых масштабах войны. Приходилось учитывать непосредственно военные и текущие потери автомобилей, а также финансовые возможности государства. Поэтому в первый год войны правительственные ведомства не предлагали долговременные программы закупок автомобилей, ограничиваясь текущими потребностями армии.

27.07.1914 г. решением Главного военно-технического управления (ГВТУ) для укомплектования различных частей российской армии необходимо было приобрести за границей 843 автомобиля. Причем ГВТУ предполагало закупить любые автомобили, которые удастся, без каких-то особых технических требований.

Стоит отметить, что неопределенность с техническими характеристиками и спецификациями на заказываемое в союзных государствах военно-техническое имущество являлась ахиллесовой пятой большинства российских заказов в начале войны. Так, один из членов Англо-русской комиссии, размещавшей военные заказы в Великобритании, отмечал: «Требования в нашу лондонскую комиссию поступают от разных ведомств и учреждений независимо друг от друга, и получить ясную и исчерпывающую картину о наших нуждах до сих пор невозможно» [6].

С целью закупки автомобилей в конце августа 1914 г. в Великобританию была командирована специальная миссия во главе с полковником Секретовым. При осуществлении закупок автомобилей члены комиссии либо непосредственно вступали в переговоры с представителями фирм производителей, либо прибегали к услугам посредников, что, впрочем, в обоих случаях не гарантировало выполнения заказов в полном объеме и в указанный по контрактам срок. Использование услуг посредников приводило к удорожанию цен на автомобили. Рекомендованная Секретову английским правительством Британская инженерная компания получила за свое содействие 15 % комиссионных от суммы заказа. А автомобильная фирма «Будфорт» вместо обещанных 96 машин смогла предоставить только 30, переоценив свои производственные возможности [7, с. 200]. Членам миссии регулярно приходилось напоминать производителям о своевременном выполнении заказов. Фирмы-производители недостаточно энергично занимались производством автомобилей и только по настоянию комиссии поставили работу на заводах в две смены [8]. В итоге до конца 1914 г. миссии удалось приобрести 1 276 автомобилей различных марок и назначения, из которых в Россию было доставлено 1 216 единиц [9, с. 200]. К каждой автомашине согласно условиям контракта прилагались запасные части в комплекте, однако на деле поставщики запаздывали с предоставлением комплектующих, поэтому последние грузились беспорядочным образом на различные теплоходы, в связи с чем в России возникали существенные трудности в ремонте купленных автомобилей.

В августе 1914 г. постановлением Военного совета было решено приобрести в союзных государствах – Великобритании, Франции, Италии дополнительно 1 906 автомобилей, а в октябре еще 25 единиц. Кроме того, у населения Финляндии было куплено до конца 1914 г. 108 автомобилей и две партии американских грузовиков фирмы «Уайт» в количестве 284 единицы [10, с. 201].

В феврале 1915 г. Военный совет разрешил ГВТУ закупку партии машин в количестве 3 511 единиц на общую сумму 40 млн р. [11, с. 35]. При этом Военный совет рекомендовал, чтобы данный заказ был равномерно распределен между американскими и европейскими фирмами ввиду превосходства по качеству автомобилей последних по сравнению с американскими [12, с. 37]. Однако на практике основная масса автомобилей – 2 348 единиц была приобретена в Америке при посредничестве фирмы «Гастон» и банка «Маврикий Нелькен», представители которых самым теснейшим образом были связаны с неким господином Метальниковым, который имел прямой доступ к военному министру Сухомлинову, и только 1 045 машин были куплены во Франции и Италии [13, с. 255].

22.04.1915 г. Военным советом была одобрена закупка новой партии машин в количестве 3 217 единиц на сумму в 86 млн р.

Для оплаты первых еще не систематических и не столь масштабных закупок автомобилей царскому правительству потребовалось 128 млн р., притом что за рубежом приобретались не только автомобили, но и другие предметы снабжения, на которые тоже нужны были денежные средства.

С большим трудом министру финансов П.Л. Барку удалось рассчитаться с первыми иностранными заказами, утвержденными Советом министров 23.09.1914 г. При этом правительство пока не имело исчерпывающей и полной информации о необходимом армии военно-техническом имуществе. В октябре 1914 г. Министерству финансов для оплаты заказов до конца года было необходимо 250 млн р., в то время как размер свободной валюты на счетах составлял лишь 2,9 млн р. [14, с. 208]. Выход из сложившейся ситуации правительству виделся в получении займов у союзников по Антанте – Англии и Франции. Переговоры, проведенные министром финансов П.Л. Барком со своими французскими и английскими коллегами, показали, что единственным крупным кредитором России может быть только Великобритания. Последняя соглашалась предоставлять займы на следующих условиях: кредиты должны были обеспечиваться русским золотом; львиная доля финансовых средств, получаемых российским правительством, должна была идти в первую очередь на оплату военных заказов в самой Англии и лишь в строго фиксированных суммах в США и Японии. Именно в таком контексте были заключены российско-английские соглашения 1915 и 1916 гг., по которым царское правительство получило 450 млн ф. ст., т. е. 4,5 млрд р., из которых и оплачивались иностранные заказы, в том числе и автомобилей.

Первый систематический план закупок автомобилей был разработан ГВТУ и утвержден Особым совещанием по обороне государства в ноябре 1915 г. Общая плановая потребность армии в автомобильной технике определялась в 24 500 автомобилей, 16 500 мотоциклов, 500 штук прицепных повозок, на что требовалось 164 млн р. В счет реализации плана до 1916 г. было приобретено 11 164 автомобиля различных модификаций и 8 893 мотоцикла, причем 7 594 автомобиля и 5 893 мотоцикла были закуплены в США [15, с. 257].

Однако даже такие объемы закупок не могли удовлетворить наличествовавшую потребность вооруженных сил в автотранспорте. На Петроградской конференции союзников в феврале 1917 г. российская сторона озвучила свою потребность в автомобилях на текущий год в количестве 35 тыс. штук.

Всего к июлю 1917 г. в составе российской армии числилось 12 377 автомобилей различных марок, а за четыре года войны было приобретено, с учетом иностранных поставок, 24 978 единиц [16, с. 201]. В процентном отношении заграничные поставки автомобилей составили даже большую цифру, чем в период Великой Отечественной войны: 79,3 % против 32,8 % [17].

Отрицательное влияние на объемы поставок автотехники, особенно в 1914–1915 гг., оказывало отсутствие четкой схемы их размещения. Фактически Главное военно-техническое управление, впрочем как и другие правительственные ведомства, самостоятельно занималось размещением заказов за рубежом, используя услуги посредников, что вело к удорожанию контрактов. Подобная система организации закупок оружия создавала благоприятную среду для проведения финансовых махинаций различными аферистами. Поэтому нередко оказывалось, что компании, рекомендованные посредниками, с которыми государственные ведомства заключали контракты, существовали только «на бумаге» либо не имели развитой производственной базы, позволяющей выполнять заказы в полном объеме. В итоге контракт объявлялся расторгнутым, а российские представители искали новые фирмы. Комиссионеры же, получив задаток, в некоторых случаях попросту исчезали.

Пресечь подобную практику удалось, образовав особые межгосударственные закупочные комиссии в Великобритании, Франции и США, создав, таким образом, к концу 1915 г. централизованный механизм военно-технического сотрудничества. Совет министров в начале 1916 г. постановил, что «...все заказы правительственных учреждений и лиц должны идти через соответствующие правительственные, а не общественные организации» [18].

На размеры иностранных поставок также серьезное влияние оказывали финансовые возможности царского правительства. С середины 1915 г. оплата военных заказов за рубежом осуществлялась за счет займов, предоставленных союзниками, главным образом Великобританией. Выявилась жесткая зависимость объемов российских зарубежных поставок вооружений от размеров кредитов, предоставляемых Великобританией.

Существенным фактором, влиявшим на военно-техническое сотрудничество, являлся промышленный потенциал союзников. Все воюющие государства столкнулись с задачами перевода экономики на военные рельсы, расширения военного производства, которые требовали длительного времени для их исполнения. Иностранные заводы, не приспособленные для быстрого и массового выпуска продукции, были не в состоянии оперативно исполнить русские военные заказы, что неизбежно вело к срыву в выполнении обязательств, значительным задержкам в производстве военного имущества, а также в некоторых случаях к низкому качеству произведенной продукции.

Значимыми факторами несвоевременных поставок автомобилей в Россию являлись нехватка транспортных судов и невозможность оперативного вывоза грузов из портов назначения.

Основным пунктом доставки автоимущества являлся Архангельск, отличавшийся ограниченным периодом навигации. Белое море большую часть года покрыто льдом, исключая летние месяцы. Лишь благодаря работе ледоколов навигацию удавалось продлевать до января [19, с. 238]. Но это не исключало задержек с доставкой грузов в Архангельск. Пароход «Тарсия», доставлявший машины, купленные комиссией полковника Секретова, был затерт во льдах, а пароходы «Кнут-Ярл» и «Луга» также с партией автомобилей, будучи остановлены льдами, вынуждены были уйти в порт Александровск на берегу Кольского залива и вернулись с грузом в Архангельск лишь в навигацию 1915 г. [20, с. 31].

В ноябре 1915 г. свыше 60 транспортных судов, разбросанных на протяжении тридцати миль, были затерты во льдах у Архангельска [21]. Порт Архангельска оказался слабо приспособлен для разгрузки большого количества грузов как по своему техническому оснащению, так и по количеству складочных мест. Причальных линий было недостаточно, портовых кранов не хватало. Грузы, из-за отсутствия достаточного количества крытых складов, приходилось оставлять под открытым небом, где под воздействием погодных условий они быстро приходили в негодность. Французские представители отмечали, что в Архангельске зимой 1916 г. они на санях проезжали по крышкам ящиков с оборудованием, поставленным в Россию еще летом 1915 г. [22, с. 195]. Железная дорога, шедшая к Архангельску, по своей пропускной способности и подвижному составу совершенно не соответствовала требованиям времени. В итоге столь ценные и необходимые армии автомобили и другие стратегические материалы, закупленные за рубежом с большим трудом, мертвым грузом лежали в порту Архангельска.

Все эти факторы в совокупности оказывали существенное влияние на объемы заказов автомобилей. В итоге масштабные заказы и закупки автотехники удалось произвести лишь в 1915 г., а основные поставки автомобилей пришлись на 1916–1917 гг.

### Ссылки и примечания:

1. Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта № 15-01-00220.
2. Кирилец С., Канинский Г. Автомобили русской императорской армии. М., 2010.
3. Козлов Н. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом. М., 1926.
4. Там же. С. 11.
5. Кирилец С., Канинский Г. Указ. соч. С. 114.
6. РГВИА (Рос. гос. воен.-ист. арх.). Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1735. Л. 15.
7. Кирилец С., Канинский Г. Указ. соч. С. 200.
8. РГВИА. Ф. 2000. Оп. 1. Д. 5415. Л. 52.
9. Кирилец С., Канинский Г. Указ. соч. С. 200.
10. Там же. С. 201.
11. Козлов Н. Указ. соч. С. 35.
12. Там же. С. 37.
13. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы Первой мировой войны. М., 1973.
14. Сидоров А.Л. Финансовое положение России в годы Первой мировой войны (1914–1917). М., 1960.
15. Сидоров А.Л. Экономическое положение ... С. 257.
16. Кирилец С., Канинский Г. Указ. соч. С. 201.
17. Степанов А.И. Россия в Первой мировой войне: геополитическое положение и революционная смена власти. М., 2002 ; Стеттиниус Э. Загадки ленд-лиза. М., 2000.
18. РГВИА. Ф. 2000. Оп. 1. Д. 5401. Л. 70.
19. Вильсон Х. Морские операции в мировой войне 1914–1918 гг. М., 1935.
20. Козлов Н. Указ. соч. С. 31.
21. РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1492. Л. 235.
22. Игнатьев А. Пятьдесят лет в строю. М., 1959. Т. 2.

## References:

- Ignatiev, A 1959, *Fifty years in the ranks*, Moscow, vol. 2, (in Russian).
- Kirilets, S & Kaninskiy, G 2010, *Cars Russian Imperial Army*, Moscow, (in Russian).
- Kozlov, N 1926, *Essay supply Russian army military equipment*, Moscow, (in Russian).
- Sidorov, AL 1960, *The financial position of Russia in the First World War (1914-1917)*, Moscow, (in Russian).
- Sidorov, AL 1973, *The economic situation in Russia during the First World War*, Moscow, (in Russian).
- Stepanov, AI 2002, *Russia in World War I: the geopolitical situation and the revolutionary change of power*, Moscow, (in Russian).
- Stettinius, E 2000, *Riddles Lend-Lease*, Moscow, (in Russian).
- Wilson, H 1935, *Marine Operations in World War II 1914-1918*, Moscow, (in Russian).